Deutscher Bundestag **Drucksache 16/3728**

16. Wahlperiode 04. 12. 2006

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Lutz Heilmann, Dorothee Menzner, Eva Bulling-Schröter, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 16/3436 –

Verdopplung der Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr bis 2015

Vorbemerkung der Fragesteller

Mit dem Beschluss des Verkehrsberichts 2000 legte sich die Bundesregierung als Grundlage für ihre Investitionsplanung für Bundesverkehrswege bis 2015 auf das „Integrationsszenario“ fest, das sich durch eine Reihe verkehrspolitischer Maßnahmen auszeichnet. Mit diesem „Integrationsszenario“ sollte sich die Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr von 73 Mrd. Tonnenkilometer (tkm) im Jahr 1997 auf 148 Mrd. tkm bis zum Jahr 2015 mehr als verdoppeln. Im „Laisser-faire-Szenario“ ohne zusätzliche verkehrspolitische Maßnahmen wurden für das Prognosejahr 2015 hingegen nur 99 Mrd. tkm prognostiziert. Das „Integrationsszenario“ und somit auch die damit verbundenen verkehrspolitischen Maßnahmen waren die Basis für die Projektbewertungen im Zuge der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2003 und damit auch für die Änderung des Gesetzes zum Ausbau der Schienenwege des Bundes im Jahr 2004.

Die dem „Integrationsszenario“ zu Grunde liegenden, zusätzlich zu den zu diesem Zeitpunkt bereits beschlossenen verkehrspolitischen Maßnahmen sind im Schlussbericht „Erarbeitung von Entwürfen alternativer verkehrspolitischer Szenarien zur Verkehrsprognose 2015“ dargestellt (http://www.bmvbs.de/-,1407.5923/Integrierte-Verkehrspolitik.htm). Diese Schritte wurden bislang noch nicht oder nur zu einem geringen Teil umgesetzt. Insbesondere die darin unterstellte Realisierung des Netz-21-Konzepts der DB AG für die Entwicklung der Schieneninfrastruktur, die Erhöhung der Transportgeschwindigkeit im Schienengüterverkehr um 10 Prozent, die Einführung einer streckenbezogenen Lkw-Maut in Höhe von durchschnittlich ca. 21 Cent (40 Pfennig) pro Kilometer und die deutliche Senkung der Nutzerkosten der Bahn durch Produktivitätsfortschritte im Schienengüterverkehr um 18 Prozent – im Gegensatz zu 7 Prozent im Laisser-faire-Szenario – sind wesentliche Voraussetzungen für eine deutliche Steigerung der Schienengüterverkehrsleistung.

Das Ziel der Erhöhung der Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr auf 148 Mrd. tkm bis zum Jahr 2015 übernahm die Bundesregierung 2002 in ihre nationale Nachhaltigkeitsstrategie. Dieses Ziel hat die Bundesregierung im „Wegweiser Nachhaltigkeit 2005“ nicht erneuert. Darin heißt es lediglich, dass „die Schiene am steigenden Güterverkehrsmarkt einen wachsenden

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 30. November 2006 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Anteil übernehmen muss“. Auch in ihrer Antwort auf eine Kleine Anfrage „Status von Nachhaltigkeitszielen im Verkehr“ auf Bundestagsdrucksache 16/2559 bestätigte die Bundesregierung dieses konkrete Verkehrsziel nicht.

Die reale Entwicklung des Schienengüterverkehrs stagnierte lange Jahre und verzeichnet laut „Verkehr in Zahlen“ erst mit dem Jahr 2003 eine deutliche Zunahme in der Verkehrsleistung. Das Statistische Bundesamt weist demgegenüber abweichende, i. d. R. höhere Zahlen aus und gibt für das Jahr 2005 eine Verkehrsleistung von 95 Mrd. tkm an. In dem im Zuge der Überlegungen der Bundesregierung zur materiellen Privatisierung der Deutsche Bahn AG erstellten PRIMON-Gutachten wurden auch die Auswirkungen der verschiedenen Privatisierungsmodelle auf die Verkehrsentwicklung untersucht. Laut Antwort der Bundesregierung auf Frage 61 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 16/2727 würde das integrierte Modell mit einem Verbleib des Schienennetzes bei der zukünftig teilprivatisierten DB AG nur zu einer Erhöhung der gesamten Güterverkehrsleistung auf der Schiene von 2005 bis 2020 um 36,5 Mrd. tkm führen, was bei Zugrundelegen der Angaben des Statistischen Bundesamtes einer Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr von ca. 132 Mrd. tkm im Jahr 2020 entspräche.

1. Hält die Bundesregierung am Ziel, die Güterverkehrsleistung der Schiene bis 2015 auf 148 Mrd. tkm zu erhöhen, fest?

   Wenn nein, warum nicht, und welche Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr strebt die Bundesregierung für das Jahr 2015 an?

Im Ergebnis der für den Bundesverkehrswegeplan 2003 erstellten Prognose 2015 wurde unter den Annahmen der angewendeten Prognosemodelle für den Verkehrsträger Schiene ein Nachfragepotenzial von 148 Mrd. tkm/a im Güterverkehr ermittelt. Hieran hält die Bundesregierung fest.

2. Warum schrieb die Bundesregierung im „Wegweiser Nachhaltigkeit 2005“ lediglich, dass die „Schiene am steigenden Güterverkehrsmarkt einen wachsenden Anteil übernehmen muss“, und warum benannte sie darin nicht das Ziel einer Erhöhung der Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr auf 148 Mrd. tkm?

Mit dem „Wegweiser Nachhaltigkeit 2005“ hat die Bundesregierung zu ihrer Nachhaltigkeitsstrategie Bilanz gezogen. Die Aussagen im Fortschrittsbericht 2004 werden damit nicht in Frage gestellt.

3. Welche Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr betrachtet die Bundesregierung für das Jahr 2015 als realistisch zu erreichendes Ziel?

Auf die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen.

4. Wie hoch waren in den Jahren von 1993 bis 2005 jeweils Verkehrsaufkommen und -leistung des Einzelwagenladungsverkehrs sowie dessen Anteil am gesamten Schienengüterverkehr?

Bisher werden dem Statistischen Bundesamt seitens der Deutschen Bahn AG (DB AG) nur die Gesamtdaten zum Verkehrsaufkommen und zur Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr übermittelt. Eine Differenzierung nach Ganzzugverkehr und Einzelwagenladungsverkehr ist folglich derzeit nicht möglich. In einer neueren Vereinbarung mit der DB AG werden jedoch ab dem Jahr 2006 einmal jährlich auch Daten zum Ganzzugverkehr übermittelt. Anhand dieser Zahlen können dann das Verkehrsaufkommen und die Verkehrsleistung des Einzelwagenladungsverkehrs ermittelt werden.

5. Wie viele Güteranschlüsse vom Netz der Bundesschienenwege zu nichtbundeseigenen Schienenwegen gab es jeweils in den Jahren 1999, 2001, 2003 und 2005 in den einzelnen Bundesländern?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine Angaben vor. Die vertragliche Gestaltung für Gleisanschlüsse nichtbundeseigener Eisenbahnen aus dem Netz der Eisenbahnen des Bundes liegt in der unternehmerischen Verantwortung der DB Netz AG. Die Aufsicht über diese Gleisanschlüsse liegt in der Zuständigkeit des jeweiligen Landes.

6. Wie sieht die Bundesregierung die Zukunft des Einzelwagenladungsverkehrs, und wie bewertet sie diesbezügliche unternehmerische Entscheidungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen vor dem Hintergrund des Zieles eines deutlichen Wachstums des Schienengüterverkehrs?

Die Bundesregierung verfolgt mit den Investitionen in die Zugbildungsanlagen der DB Netz AG das verkehrspolitische Ziel, mehr Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern. Der Bedarfsplan für die Bundesschienenwege erhält hierzu die Sammelposition „Kombinierter Verkehr/Rangierbahnhöfe“. Der Gesetzgeber hat die Inanspruchnahme von Bundesmitteln an die Maßgabe einer Optimierung der Planungen für Rangierbahnhöfe (2. Stufe) sowie für Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs (2. Stufe) geknüpft. Die Erfüllung dieser Voraussetzung wird gegenwärtig im Rahmen einer Studie untersucht. Die DB Netz AG ist in diese Arbeiten einbezogen.

7. Welche privaten Gleisanschlüsse werden nach dem Förderprogramm des Bundes für den Neu- und Ausbau sowie die Reaktivierung von privaten Gleisanschlüssen gefördert, und mit der Förderung welcher Gleisanschlüsse ist in den nächsten Jahren zu rechnen?

Die bisher genehmigten 26 Anträge haben ein Fördervolumen von 13,12 Mio. Euro und führten zu einem Investitionsvolumen von insgesamt rund 28,5 Mio. Euro. Das bedeutet, dass die geförderten Gleisanschlussprojekte im Durchschnitt nahezu die maximale Förderquote von 50 Prozent erhalten haben. Mit den bislang bewilligten Fördermitteln in Höhe von 13,12 Mio. Euro soll eine Transportmenge von rund 2,8 Mio. Tonnen pro Jahr bzw. eine jährliche Güterverkehrsleistung von rund 550 Mio. Tonnenkilometer auf die Schiene verlagert werden.

Die geförderten Branchen sind:

- Steine und Erden,
- chemische Industrie,
- Mineral- und Bioöle,
- Holz, Holzprodukte,
- Lebensmittel- und Getränkeindustrie,
- Papierindustrie,
- Abfall/Recycling.

Weitere 25 Förderanträge werden derzeit noch vom Eisenbahn-Bundesamt (EBA) bearbeitet, von denen nach dortiger Aussage 18 Erfolg versprechend sind.

8. Wie hoch war die jeweilige Förderung des Bundes seit 2004, wie hoch ist sie bzw. wird sie sein, und welche (zusätzlichen) Verkehrsmengen werden dadurch jeweils einen Zugang zum Schienennetz erhalten?

Die finanzielle Ausstattung des Programms beläuft sich für die Gesamtlaufzeit von fünf Jahren auf 160 Mio. Euro, d. h. 32 Mio. Euro jährlich. Mit den veranschlagten Fördermitteln von 160 Mio. Euro kann ein Verlagerungseffekt von mindestens 40 Mio. Tonnen bzw. 10 Mrd. Tonnenkilometer jährlich erzielt werden. Bislang liegen jedoch die vom EBA bewilligten Fördermittel hinter dem jährlichen Budget von 32 Mio. Euro zurück. So hat das EBA von den im Zeitraum September 2004 bis Ende 2006 für die Förderung von Gleisanschlüssen insgesamt zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln in Höhe von 72 Mio. Euro bisher 26 Anträge mit einer Zuwendungssumme von insgesamt lediglich 13,12 Mio. Euro positiv beschieden. Die mit Gewährung der Fördermittel verbundene Verkehrsverlagerung, die die Antragsteller mindestens zu erbringen haben, liegt bei Neuanlagen bei 1 t je 8 Euro Förderung und bei den übrigen Anlagen bei 1 t je 4 Euro Förderung. Diese Mengen sind durchschnittlich je Jahr über einen Zeitraum von fünf Jahren zu erbringen.

9. Sind bei der Beurteilung der realen Entwicklung des (Schienengüter-) Verkehrs für die Bundesregierung die Angaben aus „Verkehr in Zahlen“, die des Statistischen Bundesamtes oder andere maßgeblich (Begründung)?

Bei der Beurteilung der realen Entwicklung des Schienengüterverkehrs für die Bundesregierung werden die seitens des Statistischen Bundesamtes veröffentlichten „amtlichen Zahlen“ verwendet. Diese fließen auch in die Veröffentlichung „Verkehr in Zahlen“ ein. Werden jedoch seitens der DB AG bereits übermittelte Daten revidiert, so hat das Statistische Bundesamt die Möglichkeit, die revidierten Zahlen schneller in seine Veröffentlichungen mit aufzunehmen, als es bei dem jährlich nur einmal erscheinenden „Verkehr in Zahlen“ möglich ist.

10. Wurden im Zuge der Erarbeitung des am 27. Oktober 2005 von der Bundesregierung vorgestellten „Investitionsrahmenplanes (IRP) von 2006 bis 2010 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes“ neue Verkehrsprognosen durchgeführt, oder liegen der Bundesregierung andere aktuelle Verkehrsprognosen vor?

    Wenn ja, welche sind das, welche Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr wird darin jeweils für welches Zieljahr prognostiziert, inwieweit wurden dabei die zunehmenden internationalen Güterverkehrsströme berücksichtigt, inwieweit wurden dabei Aussagen über die Marktanteile verschiedener Verkehrsunternehmen und insbesondere der DB AG getroffen, und auf Grundlage welcher Annahmen und mit welchen Berechnungsmethoden wurden diese durchgeführt?

    Wenn nein, hält die Bundesregierung die Verkehrsprognosen aus dem Verkehrsbericht 2000 angesichts der realen Verkehrsentwicklung weiterhin für eine geeignete Grundlage für ihre Investitionsplanung (Begründung)?

Nein; der Investitionsrahmenplan (IRP) von 2006 bis 2010 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes konkretisiert die geltenden Bedarfspläne für den Ausbau der Bundesschienenwege und der Bundesfernstraßen, die 2004 vom Gesetzgeber beschlossen wurden. Für die nach fünf Jahren gesetzlich vorgeschriebene Überprüfung der Bedarfspläne wird die derzeit in der Bearbeitung befindliche Verkehrsverflechtungsprognose 2025 angewendet werden.

11. Welche Maßnahmen plant oder diskutiert die Bundesregierung derzeit, um eine Steigerung der Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr zu erreichen, und wann sollen diese umgesetzt werden?

Die Bundesregierung fördert weiter den Bau von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs auch durch andere private Unternehmen als der DB AG. Sie gewährt Zuschüsse für neue Verkehre im Bereich des Kombinierten Verkehrs und für den Neu- und Ausbau von Gleisanschlüssen sowie deren Reaktivierung.

12. Hält die Bundesregierung am „Integrationsszenario“ fest?

    Wenn nein, welches Szenario für die Verkehrsentwicklung und welches Konzept für die Steigerung des Schienengüterverkehrs verfolgt die Bundesregierung, und welche Maßnahmen sind darin enthalten?

Ja.

13. Inwieweit wurden die dem „Integrationsszenario“ zu Grunde liegenden Maßnahmen, insbesondere die im Vorwort genannten, bislang jeweils realisiert?

Bei den 23 Schienenprojekten, die dem Integrationsszenario zu Grunde liegen, handelt es sich um Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege, deren Realisierung weit fortgeschritten ist. Auf den Bericht zum Ausbau der Schienenwege 2006 (Bundestagsdrucksache 16/3000 vom 19. Oktober 2006) wird verwiesen.

14. Wird die Bundesregierung im Zusammenwirken mit der DB AG „Netz 21“ bis 2015 vollständig umsetzen?

    Wenn nein, warum nicht, und welches Konzept für die Entwicklung der Schieneninfrastruktur verfolgt die Bundesregierung zur Erhöhung der Schienengüterverkehrsleistung?

15. Wann sollen welche der noch nicht entsprechend des „Netz-21“-Konzepts genutzten Strecken entsprechend genutzt werden können bzw. in Betrieb gehen?

16. Betrachtet die Bundesregierung die im „Investitionsrahmenplan (IRP) von 2006 bis 2010 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes“ für den Ausbau der Schienenwege des Bundes vorgesehenen Investitionsmittel als ausreichend für eine Realisierung des „Netz-21“-Konzepts und die Schaffung ausreichender Schienennetzkapazitäten zur Steigerung des Schienengüterverkehrs (bitte Begründung anführen)?

Die Fragen 14, 15 und 16 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung unterstützt die Zielrichtung der DB Netz AG, mit der Strategie Netz 21 das Schienennetz durch organisatorische und investive Maßnahmen leistungsfähiger, effizienter und kostengünstiger zu gestalten. Dies hat die Bundesregierung mit dem am 27. Oktober 2006 vorgestellten IRP 2006 bis 2010 dargestellt. Für Erhalt und Modernisierung des bestehenden Schienennetzes werden weiterhin Bundesmittel von bis zu 2,5 Mrd. Euro p. a. vorgesehen. Die Bundesregierung wird auch künftig einen wesentlichen Schwerpunkt ihrer Investitionspolitik auf die Verbesserung der Infrastruktur des bestehenden Schienennetzes legen. Darüber hinaus sind im IRP Neu- und Ausbauvorhaben im Schienennetz ab 2006 im Investitionsumfang von 25,2 Mrd.

Euro vorgesehen. Damit hat die Bundesregierung eine wesentliche Voraussetzung für die Realisierung des „Netz-21“-Konzepts und die Schaffung der für die Steigerung des Schienengüterverkehrs erforderlichen Schienennetzkapazitäten geschaffen.

17. Wird die Bundesregierung die anderen genannten Maßnahmen bis 2015 vollständig umsetzen bzw. an deren Realisierung aktiv mitwirken?

    Wenn ja, wann jeweils voraussichtlich und durch welche konkreten Maßnahmen?

    Wenn nein, warum jeweils nicht?

Die Zielfestlegungen des am 22. September 2004 in Kraft getretenen neuen Bedarfsplans für die Bundesschienenwege gelten weiterhin. Vor diesem Hintergrund sind mit dem IRP 2006 bis 2010 die Prioritäten des Bedarfsplans für die nächsten fünf Jahre dokumentiert worden. Die Bundesregierung hat festgelegt, welche Bedarfsplanvorhaben als erstes angegangen werden sollen. Die Realisierung der einzelnen Projekte wird sich letztendlich an den zur Verfügung stehenden Bundeshaushaltsmitteln auszurichten haben.

18. Wird die Bundesregierung den durch die Novellierung der so genannten Eurovignettenrichtlinie 1999/62/EG eröffneten Spielraum nutzen, um die Lkw-Maut auf das nachgeordnete Straßennetz und insbesondere die Bundesstraßen sowie auf alle Lkw mit mehr als 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht auszuweiten?

    Wenn ja, was genau soll wann eingeführt werden?

    Wenn nein, wie begründet dies die Bundesregierung vor dem Hintergrund der großen Bedeutung preislicher Anreize für eine Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene, die sich im deutlichen Anstieg der Schienengüterverkehrsleistung seit Einführung der Lkw-Maut zeigt?

Nein.

Mit der Einführung der Maut für schwere Lkw verfolgt die Bundesregierung unter anderem das Ziel, auch die ausländischen Nutzer angemessen an den hohen Wegekosten der Straßeninfrastruktur zu beteiligen und dadurch die Wettbewerbsbedingungen im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr anzugleichen.

Leichte Lkw zwischen 3,5 t und 12 t zulässigem Gesamtgewicht verursachen lediglich Wegekosten in Höhe von etwa 10 Prozent der Wegekosten schwerer Lkw für die Bundesautobahnen. Bei der Bemautung dieser Fahrzeugkategorie stünden den daher vergleichsweise geringen Mauteinnahmen jedoch eine Reihe von eklatanten Nachteilen gegenüber. So werden leichtere Lkw hauptsächlich im Nahverkehr eingesetzt, in dem der Lkw praktisch nicht zu ersetzen ist. Demzufolge wären nennenswerte Verlagerungen von Güterverkehren auf die Schiene nicht möglich. Ferner werden leichte Lkw insbesondere von kleinen und mittleren Unternehmen genutzt, die mit einer Mauterhebung zusätzlich belastet würden. Weiter ist davon auszugehen, dass der erforderliche Erhebungs- und Kontrollaufwand für die Bemautung der kleinen Lkw in keinem angemessenen Verhältnis zu den möglichen Einnahmen stehen dürfte.

Im Übrigen würde die räumliche Ausweitung der Lkw-Maut auf das gesamte Straßennetz eine nicht unerhebliche Änderung der Rahmenbedingungen insbesondere für die regionale und lokale Wirtschaft bedeuten, was zu erheblichen volkswirtschaftlichen Nachteilen führen kann.

19. Teilt die Bundesregierung die Aussagen im PRIMON-Gutachten zu den verkehrlichen Auswirkungen der verschiedenen Modelle, die in allen Varianten Verkehrsleistungen im Schienengüterverkehr für das Jahr 2020 von deutlich weniger als 148 Mrd. tkm prognostizierten, und auf welchen Annahmen und verkehrspolitischen Maßnahmen basieren diese Prognosen?

Die Darstellungen im PRIMON-Gutachten zu den verkehrlichen Auswirkungen der verschiedenen Privatisierungsvarianten basieren auf einer eigenen Bewertung des PRIMON-Teams im Mai/Juni 2005 zur langfristigen Entwicklung der Nachfrage nach Güterverkehrsleistungen. Die PRIMON-Prognosen sind reine Trendprognosen, die sich aus der Vergangenheitsentwicklung ableiten. Zu den konkreten Annahmen dieser Trendprognosen wird auf den Anhang A 2 des Gutachtens (S. 511 ff.) verwiesen. Wesentliches Ziel des PRIMON-Gutachtens war die Darstellung der Unterschiede zwischen den einzelnen Privatisierungsvarianten. Im Übrigen hat sich der Modalsplit-Anteil des Schienengüterverkehrs bereits in den letzten beiden Jahren günstiger entwickelt als in der Trendprognose unterstellt.

20. Warum setzte sich der Bundesminister für Verkehr, Bau und Wohnungswesen, Wolfgang Tiefensee, bei der geplanten materiellen Privatisierung der DB AG für einen Verbleib des Schienennetzes bei der DB AG ein, obwohl bei dem integrierten Modell laut PRIMON-Gutachten die geringsten Zuwächse sowohl für den Schienenverkehr insgesamt als auch insbesondere den Schienengüterverkehr zu erwarten sind?

Der Deutsche Bundestag hat Eckpunkte für eine Teilprivatisierung der DB AG beschlossen, wonach die Eisenbahninfrastrukturunternehmen der DB AG im Eigentum des Bundes stehen sollen. Private Investoren sollen an diesen Unternehmen – und damit an der Eisenbahninfrastruktur – nicht beteiligt werden. Die DB AG wird für einen vertraglich zu vereinbarenden Zeitraum diese Infrastruktur wie in der Vergangenheit bewirtschaften. Dafür wird es neue vertragliche bzw. gesetzliche Regelungen geben. Zur Gewährleistung eines diskriminierungsfreien Wettbewerbs auf der Schiene werden die Regulierungsinstrumente der Bundesnetzagentur entsprechend den vorliegenden Erfahrungen fortentwickelt.

Diese im Verhältnis zum integrierten Modell (PRIMON-Gutachten) günstigeren wettbewerblichen Rahmenbedingungen lassen bei einer Teilprivatisierung auf der Grundlage der beschlossenen Eckpunkte eine positivere Entwicklung hinsichtlich der Verkehrszuwächse erwarten.

21. Wie sollen nach Auffassung der Bundesregierung die Nutzungskonflikte zwischen Güterverkehr einerseits und Personenverkehr andererseits bei der Trassenvergabe gelöst werden?

22. Wie könnten bei einem Vorrang des Güterverkehrs mögliche negative Auswirkungen auf den Personenverkehr vermieden werden?

Die Fragen 21 und 22 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Verfahren bei Nutzungskonflikten ist bereits geregelt. Nach der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung hat der Betreiber der Schienenwege durch Verhandlungen mit den Zugangsberechtigten auf einvernehmliche Lösungen hinzuwirken. Kommt eine Einigung nicht zustande, soll der Betreiber der Schienenwege nach Maßgabe folgender Reihenfolge entscheiden: grenzüberschreitende Zugtrassen, vertakteter oder ins Netz eingebundener Verkehr, Zugtrassen für den Güterverkehr. In den beiden ersten Kategorien wird nicht zwischen Personen- und Güterverkehr unterschieden.

23. Gibt es innerhalb der Europäischen Kommission entsprechende Überlegungen, und wenn ja, welche sind das im Einzelnen, und welche Position vertritt hierzu jeweils die Bundesregierung?

Die Frage der Prioritäten behandelt die Europäische Kommission in ihrem Konsultationsdokument vom 22. Mai 2006 zum Thema „Progressive Implementation of a railfreight oriented network“. Die Kommission schlägt vor, dass die Infrastrukturbetreiber die Anwendung der Prioritätenregelungen auf den transeuropäischen Korridoren optimieren und stärker an den Bedürfnissen des internationalen Schienengüterverkehrs orientieren. Hierzu wird eine eingehende Analyse der Kapazitäten, die Anwendung von „Leistungsabhängigen Entgeltsystemen“ gemäß Artikel 11 der Richtlinie 2001/14/EG sowie eine flexible Zugplanung und die Einführung eines pan-europäischen IT-Systems für die Fahrplanerstellung vorgeschlagen. Aus Sicht der Bundesregierung spielt die Regelung der Prioritäten ebenfalls eine wichtige Rolle und sollte den Güterverkehr nicht generell benachteiligen. Jedoch sollten die vorgeschlagenen Maßnahmen nicht zu einer zu starren Regelung der Prioritäten führen und die Flexibilität der Infrastrukturbetreiber nicht zu stark beeinträchtigen. Die Regelung im deutschen Recht, die nur den Konfliktfall regelt (§ 9 Abs. 4 EIBV), wird als ausreichend erachtet.

24. Beabsichtigt die Bundesregierung, zur Verminderung des Schienenlärms ein Förderprogramm zur Lärmsanierung von Güterwaggons und insbesondere deren Umrüstung mit der „K-Sohle“ aufzulegen?

    Wenn ja, wann, mit welchen Förderkonditionen und in welcher Höhe?

    Wenn nein, warum nicht?

Im Hinblick auf das Ziel der Koalitionsvereinbarung, eine Trendwende bei der Lärmbelastung der Bevölkerung zu erreichen, hat die Bundesregierung mit der Aufstockung der Fördermittel in Jahren 2006 und 2007 um jeweils rund 25 Mio. Euro für „Maßnahmen der Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes“ bereits einen deutlichen Akzent gesetzt.

Mit der Entscheidung der Kommission vom 23. Dezember 2005 über die Technische Spezifikation für die Interoperabilität zum Teilsystem „Fahrzeuge – Lärm“ („TSI Noise“) sind auf europäischer Ebene Grenzwerte für neue Güterwagen eingeführt worden, mit denen der Einsatz von K-Sohlen oder vergleichbar lärmarmer Technik obligatorisch wird. Die EU-Kommission hat zudem in Kapitel 7.4 des Anhangs zur TSI Noise festgestellt, dass es ferner erforderlich ist, auch den vorhandenen Fahrzeugbestand nachzurüsten. Sie wird die Initiative ergreifen und mit allen maßgeblich Beteiligten Möglichkeiten zur Umrüstung von Güterwagen erörtern, um eine generelle Vereinbarung mit der Industrie zu erzielen. Die Erörterung auf dieser Ebene erscheint angemessen, da Güterwagen freizügig international verkehren sollen und verstärkt Marktchancen in transeuropäischen Verkehrsmärkten nutzen sollen. Gerade weil die Mitgliedstaaten unterschiedliche Instrumente und Geschwindigkeiten anstreben, sind zuvor Abstimmungen über die Abgrenzungskriterien erforderlich, um hierbei keinen Wettbewerbsbedenken zu begegnen.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333